

## Nr 49.

Av herr **Thore**, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m.

Före år 1914 medverkade riksdagen icke vid fastställandet av staterna för rikets lotsverk. Utan att på något sätt specificeras uppfördes nämligen under riksstatsens femte huvudtitel ett reservationsanslag till enahanda belopp som det, vartill inkomsten av fyr- och båkmedel för samma år i riksstaten beräknades. Kungl. Maj:t fördelade sedermera på förslag av lotsstyrelsen nämnda reservationsanslag till lotsverkets olika behov. Och användes jämväl det överskott, som till äventyrs uppstod å beräknade fyr- och båkmedel, att, utan riksdagens hörande, fylla sådana lotsverkets behov, som icke kunnat tillgodoses vid uppgörande av staterna. Vad angick *lotsuppbörden*, infördes denna icke i lotsverkets stater, utan tillföll densamma lotspersonalen samt utgjorde denna personals väsentliga inkomst.

Statsverkets  
övertagande  
av budgeten  
för lots- och  
fyrväsendet.

Från och med år 1914 har emellertid som bekant en sådan ordning införts, att lotsverkets olika stater i detalj granskas och godkännas av riksdagen. Slutsumman för de sålunda fastställda staterna utgjorde för år 1915 3,64 miljoner kronor, för åren 1916 och 1917 3,65 miljoner kronor samt är i föreliggande statsverksproposition för år 1918 upptagen till 3,64 miljoner kronor. För de tre förstnämnda åren har därjämte till säkerhetsanstalter för sjöfarten beviljats ett anslag på extra stat av 460,000 kronor per år; enahanda summa till samma ändamål är upptagen i statsverkspropositionen för år 1918.

Mot dessa utgiftssummor för lotsverket svara emellertid tvenne inkomstkällor, nämligen dels fyr- och båkavgiften, vilken avgift, intill ett maximibelopp per nettoregister-ton och år, erlägges av handelsfartyg överstigande 40 nettoregister-ton och sysselsatta i fart mellan Sverige och utlandet; dels lostpengar, vilka erläggas av fartyg, som betjäna sig av lots eller eljest äro lotspliktiga.

I staten för 1915 upptogs statsverkets inkomster av fyr- och båkmedel till 2 miljoner kronor och av lotspengar till 1,2 miljon kronor, sammanlagt 3,2 miljoner kronor. Utgiftssumman för lots- och fyrväsendet med inräknande av säkerhetsanstalter för sjöfarten belöpte sig som förut nämnts för samma år till 3,64 miljoner kronor + 460,000 kronor eller 4,1 miljoner kronor. Ett *underskott*, nominellt belöpande sig till 900,000 kronor, att täckas av allmänna medel, ställdes alltså i utsikt det första år statsverket åtog sig att svara för lots- och fyrväsendets ekonomi.

Skälet som föranledde riksdagen att, med frånträdande av en förut i denna sak intagen ståndpunkt, påbörda sig lots- och fyrstaten och svara för här möjligen uppkommande brist i dess budget, torde förnämligast ha varit, att en löneförbättring bland fyrpersonalen samt de lägsta inkomsttagarne bland lotspersonalen ansågs trängande nödvändig. Då det nu ej kunde vara riktigt eller klokt att belasta den utrikes sjöfarten med ökade fyr- och båkavgifter, genom vilken åtgärd ju eljest medel till löneförbättringar kunnat erhållas, så ansågs den bästa lösningen af frågan vara, att riksdagen övertog hela ekonomien för lotsverket.

Det ovan påtalade underskottet, som riksdagen genom sitt beslut år 1914 åtog sig att svara för, kunde emellertid i realiteten sättas väsentligt lägre än 900,000 kronor. Utgående från 1913 års uppbörd av lots-, fyr- och båkintäkter, vilka till sitt belopp voro kända, då lotsverkets stat för år 1915 antogs, hade man här ett överskott av fyr- och båkavgifter utöver de beräknade av 256,000 kronor samt av lotspengar likaledes ett överskott<sup>1)</sup> av 285,000 kronor. Detta nedbringar bristen från 900,000 kronor till cirka 475,000 kronor. Men därjämte hade man att taga hänsyn till den stadigt fortgående stegringen, förorsakad huvudsakligen av ökningen i sjöfarten mellan svenska hamnar och utlandet, i uppbörden såväl av fyr- och båkavgifter som lotspengar. Stegringen i de förstnämnda avgifterna under tiden 1905—1915 utgjorde cirka en miljon kronor eller omkring 90,000 kronor per år. För senare delen av perioden, åren 1911—1915 (se statskontorets skrivelse med inkomstberäkning för år 1918) utgjorde medelökningen 177,000 kronor per år. Ifråga om lotspengarna kan ökningen åren närmast före år 1915 sättas till 60,000 kronor per år. Inom en jämförelsevis kort tidrymd, två eller högst tre år, borde alltså med normal utveckling av handelssjöfarten på svenska hamnar, lotsverkets debet och kredit gå ihop. Det ekonomiska perspektivet för lotsverket, som förelåg hösten 1914, då riksdagen beslöt sig för att övertaga dess budget, var sålunda icke till den grad nedslående, att det måste an-

<sup>1)</sup> 60 % härav går till statsverket.

setts ha varit en akt av nödtvång för att få det hela på en ekonomisk sund basis, att riksdagen, på sätt skedde, trädde emellan. Många hålla före att lämpligare varit om lotsverket fått behålla sin dittillsvarande mera självständiga ekonomi, och att statsverket ingripit på det sättet, att ett fast bidrag av allmänna medel beviljats åt lots- och fyrväsendet såsom ersättning för de tjänster det allmänna drager av denna inrättning.

Samtidigt med statsverkets övertagande av lots- och fyrväsendets budget genomfördes som bekant en ganska vitt gående lönerreform för lotspersonalen. Dittills hade denna personal åtnjutit hela beloppet av inflytande lotsavgifter. På platser där sjöfarten var någorlunda livlig utgjorde lotsavgifterna personalens hela inkomst av lotsningen. Där sjöfarten var mindre livlig, men lotsar dock måste anställas, utökades lotsarnes inkomster genom uppmuntringspengar, som erhållit karaktären av fast lön, jämte tillfälliga arvoden. Från och med år 1915 har den anordning blivit vidtagen, att all den ordinarie lotspersonalen erhåller fast lön jämte 40 % av den på platsen intjänade lotslotten som lönetillskott. Vid tiden för dess antagande betydde det nya avlöningssättet, för rikets lotspersonal i sin helhet, en inkomstökning. För ett icke ringa antal lotsar, och härvid främst för dem, vars lotningstjänst för handelsflottan kan betraktas som den mera värdefulla, medförde lönerformen en inkomstminskning; i vissa fall enligt uppgift ända till 30 %.

Den genomförda löneregleringen framgick långt ifrån såsom resultat av en något så när enstämmig åsikt från i saken intresserade. Tvärtom, avlöningssättet väckte på flera håll starka betänkligheter. Det var särskilt den principen i det nya lönesystemet, att lotsarne skulle avstå från en betydande del av sina intjänade lotspengar, vilken princip ju stred emot ett här i landet sedan ålder och även allt fortfarande i utlandet med goda verkningar använt system, som man fann mindre tilltalande. Mest skiljaktiga voro i detta avseende den åsikt, som frambars av lotsstyrelsen och där man i sitt först inlämnade förslag upptog endast 20 % av de intjänade lotspengarna till fördelning på platsen, och den, som uttalades av Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening, där man över huvud ej ansåg lämpligt att frånträda det dittillsvarande avlöningssättet.

Mellan nyssnämnda ståndpunkter förefunnos bland en del andra dels den som intogs av ledamoten av lotsverkets lönekommission, sergent Martin, och till vilken statskontoret anslöt sig, vilken gick ut på att lämna lotspersonalen, utom fast lön, 50 % av de intjänade inkomsterna; dels den av lotskapten Stenberg företrädda, som innehöll, att hälften av lotspengarna

Lönesystemet  
för lotsper-  
sonalen

borde stanna på platsen och den andra hälften fördelas lika mellan rikets lotsar. I det senare förslaget instämde kommerskollegium och torde det-samma även varit acceptabelt för Sveriges redareförening.

Gentemot förslaget att sätta lotspersonalen huvudsakligen på fast av-löning med åtnjutande av endast en ringa procent av de intjänta lots-pengarna uttalade sig förutnämnda ledamot i lotsverkets lönekommission på följande sätt:

»att det i längden bleve för staten billigast att tillerkänna lotsarna största möjliga andel av lotspengarna;

att sjöfarten bäst bleve betjänad av de lotsar, som hade största möj-liga ekonomiska intresse av varje lotsning;

att lotspersonalen även för framtiden kunde rekryteras med samma goda resultat som hittills, endast under förutsättning att själva lotsnings-tjänsten gjordes så ekonomiskt givande som möjligt;

samt att 50 % av lotspengarna vore den minsta andel, som borde tillerkännas lotsarne».

Den erfarenhet man hittills erhållit av det nya lönesystemet för lots-personalen synes mig ingalunda ha jävat ovananfödda uttalande.

Det vid 1914 års B-riksdag genomförda lönesystemet för lotspersona-len kan således icke sägas ha tillkommit i särskilt nära samklang med de önskemål, som i saken uttalades från handelsflottans sida. Men ej heller bland lotspersonalen mottogs lönesättet med någon allmän tillfredsställelse. Då det här blev bekant att 40 % — andelen i lotspengarna skulle tillämpas även på sådana lotsar, som erhållit sitt konstitutorial så långt tillbaka i tiden som år 1901, och att alltså för de sedan nu nämnda år tillkomna befattningsinnehavare intet annat val återstod än att, trots en i många fall påtaglig inkomstminskning, ingå på den nya lönestaten, väckte detta allmän förstämning. Man kunde icke finna det riktigt, att den av lotsen genom eget arbete förvärvade inkomsten, i så stor utsträckning som fallet blev, skulle frånhändas honom. Och denna uppfattning står fortfarande kvar.

Lotpengar-  
nas natur.

Bestämmelsen om att 60 % av intjänta lotspengar skola inlevereras till vederbörande ämbetsverk och endast 40 % användas till fördelning bland lotsarne har förändrat lotspengarna från att vara en av det lotsanvän-dande fartyget direkt till lotsen eller egentligen till lotsplatsens lotsar utbetald ersättning för arbete utfört i det ifrågavarande fartygets tjänst, till att vara en avgift, som endast till 40 % är av nämnda natur, men till övriga 60 % utgör en sjöfartsavgift av likartad beskaffenhet som fyr- och båkmedlen. Detta är en omständighet som till sin innebörd och sina

konsekvenser aldrig blev utredd vid antagandet av det nya lönesystemet för lotspersonalen.

Som saken nu blivit lagd får man emellertid tillse, att sjöfarten erhåller sin fulla valuta av såväl de 40 % som de 60 % av lotssumgålderna, samt jämväl av fyr- och båkavgifterna, och att dessa intäkter från sjöfarten riktigt fördelas med hänsyn till fartyg av olika storlek och cert och sysselsatta i olika farter. I och med det att riksdagen tagit hand om såväl fyr- och båkavgifterna som lotspengarna, är den emellertid intresserad i varje ändring och jämkning i bestämmelser rörande dessa avgifter, och lär på den grund riksdagens medverkan erfordras ej blott rörande ändringar i lotstaxor och lotsledsförteckningar (se riksdagens skrivelse den 9 sept. 1914) utan jämväl berörande »Lotsstadgan» (Kungl. Majt:s förordning angående lotsverket den 15 febr. 1881 med häri sedermera vidtagna ändringar), i den mån denna stadga avhandlar fartygs skyldighet att använda sig av lots och erlagga lotssumgälder och fyr- och båkavgifter.

Lotsstadgan med häri i § 1 förekommande bestämmelser om lotsplikt och lotsfrihet är antagligen den av vårt lotsväsendes föreskrifter som närmast berör och intresserar sjöfarten. Olika åsikter ha tid efter annan gjort sig gällande rörande var gränsen för lotsplikt skall sättas och huru motsvarande bestämmelser skola avfattas. I förordningen av 1881, sådan den ursprungligen löd, medgavs en betydande lotsfrihet, vilket emellertid icke visade sig vara utan nackdelar. Ändringar i stadgan, i syfte att inskränka lotsfriheten, företogs 1894 och 1896. Ytterligare ändringar, avseende såväl inskränkningar som utvidgningar i lotsfriheten, förekommo 1903, 1906 och 1911. Lotsstadgan.

Knappast någon författning berörande sjöfarten har väckt så många stridigheter till liv, varit utsatt för så många tolkningar och gett upphov till ett sådant antal inlagor över verkliga eller förmenta oegentligheter som lotsstadgan. Man torde även kunna säga, att den i sitt nuvarande skick är ett synnerligen svårtydigt dokument.

Vad man först och främst kan anmärka mot gällande lotsstadga är, att densamma genom sina föreskrifter om lotsplikt, i många fall förmår fartyg att söka sig utomskärs i stället för att använda sig av inomskärsleder, som erbjuda bättre skydd och under vissa omständigheter gynnsammare navigering än utomskärsseglatsen, allt i avsikt att undslippa erläggande av lotsavgifter. Genom inskränkningar i lotsfriheten är det särskilt de mindre fartygen, för vilka skärgårdslederna äro av största betydelse, som bli lidande. Avfattningen av lotsstadgan i nämnda hänseende förefaller även att vara icke så litet oegentlig. Man har exempelvis svårt

att fatta det riktiga däruti, att ett fartyg, destinerat från Höganäs till ort inom Kristianiafjorden, äger att utan lotsavgift använda sig av inomskärslederna längs Bohuskusten, under det att ett fartyg, som har Halmstad till utgångshamn och med samma utländska ort som resans mål, måste använda sig av lots eller i varje fall betala lotspengar vid gång genom samma leder. Exempel på flera oegentligheter kan framdragas, men det anförda må vara nog.

Lotsfrihet åtnjutes sedan år 1880 av alla svenska och till kustfart här i riket berättigade utländska fartyg av 40 nettoregister-ton och där- under. Fartyg under 40 tons nettodräktighet åtnjuta jämväl frihet från erläggande av fyr- och båkavgifter. Då småfartyg sysselsättas i fart mellan Sverige och utlandet, är alltså 40 tonsgränsen av nog så stor betydelse i avgiftshänseende. Detta har även vederbörligen beaktats av fartygsägarna. En undersökning rörande fartygsstorleken efter senaste skepp-listan visar nämligen att ej mindre än cirka 20 % av alla svenska segelfartyg ha ett nettotal liggande mellan 35 och 40 ton, därav ett anmärkningsvärt stort antal, vars nettotonnage överstiger 39,9 men understiger 40 ton. Gruppen 40—45 ton är å andra sidan ovanligt sparsamt representerad. De fartyg som här finnas torde för övrigt tillhöra insjöfarten eller fisket och alltså vara oberörda av ovannämnda ungdälder. Att en sådan nedpressning av småfartygens nettototalt ägt och allt fortfarande äger rum, i ändamål att undgå fyr- och båkavgifter och undslippa lotstvang, kan icke vara eftersträvansvärd varken ur sjöfartsekonomisk eller sjöfartssäkerhetssynpunkt. Fartygsstorleken bör tillåtas att utveckla sig och lämpa sig efter de gods- mängder, som fraktmarknaden för fartyg av ifrågavarande slag erbjuder, och icke genom konstlade medel hållas nere på en dräktighet som på 80- talet möjligen kunde vara ordinär, men som numera ingalunda kan anses utgöra något normalmått för godstransporter till sjöss.

Det synes alltså vara av behovet påkallat att *en* av de här behand- lade avgifterna flyttas från sin nuvarande tongräns och förlägges till ett tontal högre upp. Det är i så fall gränsen för lotspliktens inträdande som bör höjas från nuvarande 40 nettoton till exempelvis 100 bruttoton. För- ändringen torde icke nämnvärt inverka på statsverkets inkomster av lots- pengar, men man tillmötesgår ett synnerligen viktigt ekonomiskt spørsmål för den mindre sjöfarten. Och man kan helt visst göra det utan att förmin- ska sjöfartssäkerheten, då genom de betydande förbättringar, som under de sista decennierna utförts ifråga om belysningen och utprickningen av farlederna kring landets kuster, dessa numera kunna befaras med större trygghet och säkerhet än vad fallet var för trettio år sedan.

Vid ifrågasättande av utökning i lotsfriheten har man emellertid att taga hänsyn till lotspersonalen i vad mån denna personals inkomster genom lotsningen skulle förminskas. En viss kompensering för en förväntad inkomstminskning måste göras. Och bör denna kompensering taga formen icke av en förhöjning av personalens fasta arvode, utan av en ökning i delaktighetsprocenten i de intjänta lotspengarna. En ökning av lotspersonalens andel i lotsavgifterna för mindre fartyg är alltså behöfelig och bör delaktighetsprocenten härvid anpassas sålunda, att andelen blir högre i samma mån som lotsavgifternas totalbelopp för det ifrågasatta fartyget är låg: alltså högre för ett fartyg med mindre tontal än för ett med större tontal, och i allmänhet högre för segelfartyg än för ångfartyg.

För någon tid sedan förekom följande skildring i sjöfartspressen:

»Befälhavare, som passera Stockholms skärgård, ha haft ganska grava anmärkningar mot lotsförhållandena däruppe och lotsarnes sätt att fullgöra sina åligganden. Särskilt segelfartyg ha varit ogynnsamt ställda, och efter vad vi veta har lotsstyrelsen under sommaren fått sig förelagda brev från befälhavare, som hålla före att i vissa fall lotsar lämnat tjänsten å segelfartyg för att övergå till den mera lönande å större ångbåtar.

Ett exempel framdrager kaptenen på barken »India», som den 7 oktober under pålandsvind låg utanför Landsort och signalerade efter lots utan att erhålla någon, medan däremot ångare omedelbart blevo betjänade. »India» måste på egen risk taga sig genom skärgården till Dalarö. En annan befälhavare hade legat hela två dygn i Öregrundsgrepen med lotsflagg, utan att erhålla lots.

Bland befälhavare har den uppfattningen vunnit stor utbredning, att lotsarne särskilt gynna de stora ångarna på grund av den större förtjänsten — — —.»

Nu måste ju vid bedömande av ovan relaterade hänsyn tagas till den högst betydande ökade lotstrafiken, som på grund av kända orsaker under de två senare åren ägt rum genom Stockholms skärgård. Men den uppfattningen kvarstår dock, att då det gäller mindre lönande lotsningar, den lotsen tillfallande provisionen är för låg för att ge lotspersonalen den impuls till nitisk och pliktrogen påpasslighet, som nödvändigtvis måste krävas vid detta säregna yrkes utövande.

Huruvida lotsningsprovisionen i allmänhet är för låg, alltså även för större fartyg bör höjas, är ett spørsmål som jämväl bör tagas i övervägande. Vi bortse nu ifrån vissa genom kriget uppkomna förhållanden, som för några lotsplatser uppdrivit lotslotten till en betydande höjd.

Detta är en företeelse, som är helt beroende av rådande krigstillstånd och kommer att upphöra med detta. För våra förnämsta lotsplatser torde under normala förhållanden totalbeloppet pr lotslott uppgå till 4,000—6,000 kronor pr år. En höjning av lotsens andel från 40 % till 50 % skulle betyda en inkomstökning av 400 till 600 kronor. En sådan inkomstökning är behöflig som ersättning för de förluster som ett stort antal lotsar gjort genom att nödsakas att ingå på den nya lönestaten. Den är även nödvändig för att lotskåren skall bli rekryterad med dugligt folk. Det nu rådande lönesystemet har ingalunda verkat lockande att aspirera på kronolotsbefattningar. Tvärtom. Befattningen som lots i enskilda korporationers tjänst (hamnlotsar) är numera ofta åtskilligt mera givande än även relativt väl betalda kronolotstjänster.

Lotperso-  
nals tjänste-  
båtar.

Ett spørsmål som upptogs i samband med lotsverkets lönereglering, men som då icke fick sin slutgiltiga lösning, var frågan om lotspersonalens tjänstebåtar, deras anskaffning, underhåll och drift. I staten för år 1915 förekommer ett anslag för nämnda ändamål, »bidrag till underhåll, komplettering och drift av båtar vid lotsplatser, högst 60,000 kronor». Aterstående kostnader, vilka för närvarande torde belöpa sig till ett ganska avsevärt belopp, få gäldas av lotsarne själva. Nu har lotsstyrelsen förklarat, att den vid sidan av lotspengarna av lotsen åtnjutna »hemvägsersättningen» bör kunna avses till båtunderhåll och till driftkostnader. Och för att öka bidraget från detta håll lär under 1915 hemvägsersättningen, vilken liksom lotspengarna betalas av sjöfarten, ha blivit höjd. Från olika lotsplatser förmäles emellertid, att båt kostnaderna det oaktat delvis måste bestridas av de till lotsen utgående 40 % av lotspengarna.

I samband med beviljande av medel vid 1915 års riksdag till motorlotskuttrar för Vrångö och Brännö lotsplatser gjorde riksdagen ett uttalande, vari först framhålls, att riksdagen, vid beviljande av dessa medel, icke tagit ståndpunkt i frågan om huru för framtiden vid nyanskaffning av båtmaterial skall förfaras. Det tillägges därefter, att då varaktigheten av lotsarnes båtmaterial liksom även den reparationskostnad som materialet i fråga kräver i icke ringa grad är beroende av, huruvida denna material väl underhålls, det synes önskvärt, att sådana anordningar träffas, att lotsarne få ekonomiskt intresse av att omsorgsfullt underhålla den båtmaterial, som är dem anförtrodd.

I båtfrågan innehåller det hösten år 1914 utfärdade tjänstgöringsreglementet för lotsverket bland annat, att lotskapten är skyldig att tillse att lotspersonalen är försedd med för tjänsten erforderliga och lämpliga och sjödugliga båtar samt att kronans lotsbåtar väl vårdas och underhål-



las i gott och tjänstbart skick. Samma åliggande tillhör lotsförman å lotsplats. Vad lotsarne själva angår, innehåller § 42 i tjänstgöringsreglementet, att å varje lotsplats lotsarne skola vara försedda med sådana båtar jämte inventarier, som med avseende å lotsplatsens läge och lotsledernas beskaffenhet äro för tjänstgöring lämpliga.

Tillgången på dugliga och tillräckliga tjänstebåtar för lotsuppassningen är alltså, vilket för övrigt är fullt i sin ordning, tydligt föreskrivet i tjänstgöringsreglementet. Men saken är ju icke ordnad med att en reglements föreskrift finnes rörande båtmaterielens tillfredsställande skick. Det är i främsta rummet en synnerligen betydande ekonomisk fråga.

I en stockholmstidning förliden höst omtalades, hurusom icke mindre än 9 ångare under stormen den 5 november på vinst och förlust nödgades taga sig in i Dalaröleden, emedan lotsarne vid Landsort saknade lämplig båt att till sjöss möta fartygen i det hårda vädret. En förfrågan hos lotsstyrelsen med anledning av det passerade lär ha inbragt det svaret, att någon skyldighet för lotsverket att hålla båtmateriel icke föreligger, så mycket mindre som riksdagen uttalat sig emot, att lotsverket skulle hålla båtmateriel.

Under förliden höst utgick från lotsstyrelsen till västra lotsdistriktet, och motsvarande skrivelser ha antagligen sänts till övriga lotsdistrikt, en skrivelse vari, under framhållande av att hemvägsersättningen är avsedd att, där så ske kan, täcka samtliga kostnader för den lotsandes inställelse och hemresa, avsevärda inskränkningar ställas i utsikt i den ersättning, som hittills utgått till lotsarne för båtunderhåll. Vidare förelägges lotspersonalen att antingen utbetala viss årlig ersättning till kronan för användande av lotsverkets båtar, vilken ersättning anses motsvara amortering jämte ränta under 25 år (varefter respektive båtar skulle tillfalla lotspersonalen), eller ock inköpa båtarne till vissa uppgivna priser.

Som båtfrågan utvecklats sig, förefaller det alltså som om lotsstyrelsens mening vore att lotsarne, åtminstone å våra förnämsta lotsplatser, framdeles själva skulle hålla sig med båtmateriel och bekosta driften. Och antagligen då även sörja för anskaffning och underhåll av båthamnar. Samt att denna sak ej vidare skulle ekonomiskt intressera statsverket.

Sedd från lotsarnes och sjöfartens ståndpunkt kan emellertid en sådan utveckling av båtfrågan icke lämnas oanmärkt. Det går helt enkelt icke att på lotspersonalen helt överflytta så pass betydande onera som anskaffning och underhåll av båt och båtmaskineri, bränsle för motor-driften, i vissa fall avlöning åt båtbiträde, underhåll av båthamn m. m. härmed sammanhängande. Det förbjödes att enbart till båtmotorns drift

och reparationer vid en lotsplats under förlidet år åtgått 6 à 700 kronor i månaden.

Saken väcker stora ekonomiska bekymmer hos lotspersonalen. Man ser sig mångenstädes ej i stånd att hålla sådan båtmaterial, som sjöfarten tarvar för behörig lotstjänst.

Lotsarnes båtfråga berör även sjöfarten på det intimaste. Stora materiella värden och även människoliv stå på spel, i fall lotsuppassningen icke fungerar tillfredsställande. För att icke tala om hindren och olägenheterna i den ordinära trafiken. Då man betänker att »Svenska sällskapet för räddning av skeppsbrutna» på frivillighetens väg anskaffat ett antal förstklassiga motorbåtar, som kunna hålla sjön i alla väder, så bör man kunna begära att lotsningstjänsten, som för räddning av fartyg ur sjönöd har väl så stor betydelse som det frivilliga räddningsväsendet, icke blir tillbakasatt på grund av mindre förstklassig båtmaterial.

Rörande den av vederbörande företagna åtgärden att bereda medel till båtunderhållet genom att höja hemvägsersättningen, så må anmärkas att ju detta för sjöfarten i realiteten betyder en höjning av lotsavgiften. Dock verkande så att denna höjning blir lika för alla fartyg, oberoende av storleken, som gå genom samma lotsled. Sjöfartsnäringsen är naturligtvis både villig och skyldig att betala alla skäligena omkostnader för fartygs in- och utlotsning, men den torde å andra sidan kunna göra anspråk på, att, ifall statsverkets intäkter genom de ordinära lotspengarna och fyr- och båkavgifterna medgiva ökat anslag till lotsarnes båtmaterial, icke onödigtvis bli debiterad några extra avgifter.

Säkerhets-  
anordningar  
för sjöfarten.

Sveriges långsträckta kust och den mängd av farleder som här förekomma har under årens lopp nödvändiggjort betydande arbeten, medförande dryga kostnader, till säkerhetsanstalter av diverse slag för sjöfarten. Det arbete som härvid utförts av det svenska lotsverket, trots dess i många fall begränsade ekonomiska resurser, måste tillerkännas allt beröm. På detta område kräves emellertid ideliga förbättringar och nyanskaffningar betingade av ökade fordringar på sjöfartssäkerheten och ökning i sjötrafiken. Vad som i sådant hänseende göres gagnar icke blott sjöfartsnäringsen utan hela landets varutrafik.

Förslag till nya och förbättrade säkerhetsanstalter å rikets kuster ha vid olika tillfällen uppgjorts. Senast år 1912 framlades i detta avseende ett program, omfattande en 10-årsperiod, vars realiserande skulle kräva en kostnad av 4,600,000 kronor eller 460,000 kronor pr år. I enlighet med detta program och sedan lotsstyrelsen för varje år uppgjort förslag till de nyanskaffningar eller förbättringar, som enligt styrelsens åsikt borde

ifrågakomma, har medel beviljats för ändamålet. Fyra anslag till »säkerhetsanstalter för sjöfarten», vardera å 460,000 kronor, torde sålunda ha beviljats. Även för år 1918 äskas 460,000 kronor för ändamålet.

Åtskilliga omständigheter synas betinga, att kostnadsprogrammet rörande nya och förbättrade säkerhetsanstalter för sjöfarten på nytt upptages till övervägande. Den så gott som på alla områden inträffade prisstegringen genom kriget har i särskilt hög grad träffat de materialier, som erfordras till nämnda säkerhetsanstalter. Det uppgives, att prishöjningen här måste skattas till cirka 75 %, då jämförelse göres med priserna före kriget. Valutan för 460,000 kronor blir alltså reducerad i betydande mån. Åren 1914 och 1915 beviljade riksdagen ur meromnämnda 460,000-kronors-anslaget ett belopp av 250,000 kronor för anskaffning av ett nytt fyrskepp för norra Kvarken. Fyrskeppet har ej kunnat anskaffas, då de beviljade medlen högst väsentligt understiga vad som erfordras för fartygets byggande och iordningställande för sitt ändamål. Sammalunda torde antagligen fallet vara ifråga om det år 1915 beviljade anslaget till motorlotskuttrar för Vrångö och Brännö lotsplatser. Det uppgives, att anskaffningen av dessa kuttrar uppskjutits. Enbart vad nu anförts synes utgöra tillräcklig anledning att underkasta nyanskaffningsprogrammet en kostnadsrevidering. En ytterligare omständighet har dessutom tillkommit. Fjolårets riksdag beslutade en utredning angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna, vilket trafikspörsmål för sitt realiserande i första hand kräver förbättrade säkerhetsanstalter för sjöfarten.

För att lotsverket på bästa sätt skall kunna betjäna trafiken till sjöss måste den vara väl underkunnig om sjöfartens önskemål rörande lots- och fyrväsendet. Det bör finnas ett intimt samarbete mellan lotsverket och sjöfarten. Detta saknas emellertid nu. Sjöfarten är ej direkt representerad inom lotsstyrelsen, vilket måste betecknas som en brist i dess organisation. Särskilt nu, sedan riksdagen i detalj tagit befattning med lotsverkets stat, är det tydligen till fromma för lotsärendenas granskning inom riksdagen, att sjöfarten, som ju tillsläpper penningmedlen och som har ett direkt intresse av huru dessa medel användas, fått sina synpunkter direkt företrädda, allaredan vid ärendenas behandling inom lotsstyrelsen.

Det torde icke vara lämpligt att här framkomma med något detaljerat förslag rörande handelsflottans representation inom lotsstyrelsen. En anordning som, med exempel från telegrafstyrelsen, ligger nära till hands, vore att bland sjöfartsidkare utse tvenne fullmäktige, att i likhet med telegrafullmäktige inom telegrafstyrelsen taga befattning med vissa inom

Lots-  
styrelsens  
organisation.

lotsstyrelsen förekommande ärenden. Personer lämpliga för uppgiften borde kunna föreslås exempelvis av Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening och Sveriges allmänna sjöfartsförening.

Lotsverkets  
överskotts-  
medel.

Lotsverkets ekonomiska ställning sådan den förelåg vid riksdagens övertagande av lots- och fyrstatens budget tydde ju på att, som förut blivit påvisat, ett tillskott av allmänna medel bleve erforderligt, för att få debet och kredit att gå ihop. Med andra ord, man hade icke beräknat att uppbörden av lotspengar och fyr- och båkavgifter, under de första åren åtminstone, skulle kunna täcka hela utgiftsstaten för lotsverket. Resultatet har emellertid blivit åtskilligt annorlunda än vad man väntat. I stället för att en brist uppstått, föreligger det i stället ett betydande överskott. Detta i främsta rummet beroende därav, att lotspenninguppbörden under de två sista åren, på grund av kända orsaker, avsevärt stegrats. Nämda uppbörd utgjorde år 1914, 1,4 miljon kronor, år 1915 2,6 milljoner kronor och år 1916 till och med september månad 3·055.697 kronor. Till årets slut 1916 säkerligen över 3,5 miljoner kronor. De uppgivna siffrorna tyda på, att, sedan alla för lotsverket avsedda utgifter under åren 1915 och 1916 blivit tillgodosedda, ett överskott i uppbörden av fyr- och båkavgifter samt lotspengar under dessa tvenne år, uppgående till minst en miljon kronor, bör förefinnas.

Då ifrågavarande överskottsmedel utdebiterats av en viss näring och för ett visst bestämt ändamål, torde det vara riktigt att dessa medel icke utan vidare tillföras statsverkets kassafond, utan reserveras för lotsverkets framtida behov. Av vad som i det föregående blivit anfört rörande behovet av ökade medel till säkerhetsanstalter för sjöfarten synes vara lämpligt, att av överskottsmedlen bildades en fond till nyinrättande och förbättrande av sådana anstalter. Fonden borde delvis åtminstone stå till Kungl. Maj:ts disposition. Denna sak kommer att framföras i en särskild motion.

Lättnader och förbättringar i varutransporten på svenska orter sjöledes och i svenska farvatten är en trafikfråga av stor vikt. Den bör vinna uppmärksamhet jämnsides med strävan för bättre varutransporter till lands. Ett på bästa sätt ordnat och väl fungerande lots- och fyrväsende är härvid en nödvändig betingelse för att sjötrafiken skall kunna fortgå regelbundet och säkert. De förbättringar, som i detta avseende kunna göras, betraktas av sjöfarten som särdeles värdefulla.

Av vad som hittills blivit omförmält rörande rikets lots- och fyrväsende samt dess ställning till sjöfarten torde framgå, att rum för förbätt-

ringar här finnas. Och saken är av så pass stor vikt, att en utredning av de i det föregående vidrörda spörsmålen är av behovet påkallad.

På grund härav får jag vördsamt hemställa

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte  
anhålla,

att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en utredning  
angående rikets lots- och fyrväsende, omfattande huvud-  
sakligen följande punkter:

lotsplikten, och i samband härmed storleken av  
lotsningsprovisionen och hemvägsersättningen,

kostnaderna för lotspersonalens tjänstebåtar,

anslaget till säkerhetsanstalter för sjöfarten,

lotsstyrelsens organisation i syfte att få handels-  
sjöfartens intressen bättre tillgodosedda; samt

för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna  
utredning må föranleda.

Stockholm den 22 januari 1917.

*Alex. Thore.*

---

